

AÑO III No 767 — LA PAZ-BOLIVIA — Viernes 24 de Agosto de 1906

DIARIO DE LA MAÑANA
ADMINISTRACIÓN
5—Illimani—5

SUSCRIPCION
Pago adelantado
Por un mes...... Bs. 1.50
" trimestre.. " 4.50
" semestre.... " 9.00
un año...... " 16.00

EL DIARIO

DIRECCION
5—Illimani—5
De 8 a. m. á 5 p. m.
Dirección telegráfica "Diario"—La Paz
Casilla de correo 144
Teléfono N°158

EL DIARIO

Pro Chile

La solidaridad humana es un principio innato de la naturaleza, decíamos al dedicar algunas líneas de condolencia á nuestros hermanos de Valparaiso, Santiago y demás pueblos que han sido desolados por las catástrofes ocurridas allí.

El sentimiento humanitario se halla hoy encabezado por la distinguida matrona que ocupo la más alta posición del país como digna esposa del esforzado presidente de nuestra república.

De nuestra parte, colaboramos con verdadero entusiasmo á esa obra que desde luego tiene un valor moral inmenso, aunque los resultados materiales no estén en relación con la magnitud de la desgracia,

Y como una eficaz convocatoria, publicamos la siguiente esquela:

Sr. Dr. Dn. José Carrasco, Director y Redactor en jefe de «El Diario.»
Presente.

Distinguido señor:

Las noticias telegráficas que ha publicado el diario de que es Ud. Director, hacen saber la triste situación en que se encuentran algunos vecindarios de la república de Chile, á causa de los desastres ocurridos en esa nación.

No es posible permanecer indiferente ante tanta desgracia que ha conmovido con razón, el corazón piadoso del pueblo boliviano, y por eso, creyendo interpretar los sentimientos de las almas generosas del país, y confiada en los sentimietos caritativos del vecindario, he organizado una suscripción, cuyo producto será destinado á aliviar, siquiera sea en pequeña parte, la desolación en que hoy se encuentran algunos vecindarios del pueblo amigo.

Animada de este sentimiento, me dirijo á Ud. para que, si lo tiene á bien, se sirva patrocinar en su diario esta iniciativa, aceptando las consideraciones de su atenta

Servidora

Bethsabé de Montes.

Informe de la Comisión de Hacienda del Senado

Sobre el Contrato Ferroviario

H. Senado Nacional:

Vuestra comisión de hacienda é industria, tiene la honra de presentaros el resultado de los estudios que acaba de practicar, respecto del contrato celebrado por el Poder Ejecutivo con el National City Bank y los señores Speyer y Cia. de Nueva York, para la construcción y explotación de una red de ferrocarriles en la república.

Por conocidos que sean del Poder Legislativo los antecedentes que han colocado á la república de Bolivia en aptitud de contratar un vasto sistema ferroviario sin sacrificios materiales que comprometan su equilibrio financiero, creemos oportuno recordar, como título de orgullo para todo el pueblo boliviano, la uniformidad sin precedente con que, gobernantes y gobernados, concordaron en la idea de emplear los fondos extraordinarios adquiridos á consecuencia de trascendentales avenimientos diplomáticos, únicamente en vías férreas que preparen el desenvolvimiento industrial de la nación. Cabe también recordar la energía con que se ha perseguido la realización de tan feliz pensamiento, despertando y fortaleciendo así la confianza de poderosas entidades financieras que actualmente se prestan á cooperar en la importante labor preparada y emprendida por el gobierno de la república.

Este negociado, único en el país por su magnitud y por sus alcances, así como por la influencia que ejercerá en su desarrollo industrial, debe ser estudiado con excepcional esmero y con la serenidad de espíritu, que reclaman los actos de la más alta trascendencia. Tales elementos han guiado á vuestra comisión, para elaborar el dictámen, que os ruega examinar detenidamente en todos sus aspectos.

Las leyes de 19 de octubre de 1904 y de 27 de diciembre de 1905, ponen al servicio del importante plan cuya ejecución se propone el contrato que nos toca examinar, los siguientes recursos financieros:

Dos millones de Libras Esterlinas procedentes de la imdemnización otorgada por el Brasil, conforme al tratado suscrito en Petrópolis el 17 de noviembre de 1903;

Trescientas mil Libras Esterlinas, procadentes de la indemnización otorgada por Chile, conforme al tratado de paz y amistad de 21 de octubre de 1904;

El monto íntegro de los intereses producidos por el depósito de ambas cantidades;

Los fondos con que el gobierno de Chile se comprometió á pagar las obligaciones en que incurra el de Bolivia para garantizar un interés á los capitales que se inviertan en la construcción de determinados ferrocarriles;

La cantidad proveniente del aumento sobre el impuesto departamental de la coca de La Paz;

Quinientos mil bolivianos anuales de la renta nacional de alcoholes.

Usando de la autorización conferida por dichas disposiciones y de la facultad que le otorga la segunda de ellas, para realizar las operaciones financieras indispensables, sin comprometer á la responsabilidad de tales operaciones más que los mismos ferrocarriles y las garantías otorgadas en el tratado de paz con Chile; el Poder Ejecutivo ha firmado un contrato que desde el 4 de julio último se encuentra en ejecución.

Vamos á examinarlo en su conjunto y en sus detalles,

Desde el momento en que la república de Bolivia obtuvo un fondo extraordinario, muy superior á los recursos de que estaba habituada á disponer y sobre todo, desde aquel en que el Poder Legislativo estableciera en claros términos, su único destino, pensóse, como era natural, que debía ser él aplicado bajo tales condiciones que lograra conservársele íntegro, aún después de llenar sus provechosos fines, sirviéndose el país, para el efecto, de los elementos de crédito que procura el valor mismo del fondo disponible y el concepto que pudiera inspirar en importantes centros financieros, nuestra corrección administrativu.

No debe olvidarse, sin embargo, que en el vehemente anhelo de ver ligados cuanto antes entre sí algunos centros productivos del país y de aprovechar en el más corto plazo posible de las ventajas que ofrecen las líneas férreas, llegó muchas veces á proponerse aquella idea, ante la muy importante de dar inmediato comienzo á las obras de construcción.

El contrato á que se refiere el presente dictamen, está llamado á ejecutarse exclusivamente con los recursos especiales que las mencionadas leyes proporcionan y á concluir su desarrollo, sin que se hubiera gastado parte alguna de ese fondo, pues al término de las relaciones financieras é industriales creadas por él, quedarán las partes contratantes en posesión, una, de las obras públicas realizadas con los elementos que señalan los compromisos correspondientes, y otra de los fondos que habrá de recobrar, quedando entonces el país en aptitud de disponer de ellos en los objetos que en aquel momento reclamen las necesidades públicas.

Las estipulaciones pactadas dejan, pues, en favor del país el fondo íntegro de dos millones quinientas mil Libras Esterlinas, que solo se entregan por determinado tiempo, sin quedar para el Estado la más leve responsabilidad capaz de afectar, por ningún motivo, los recursos con que cuenta para su vida moral. Todo esto, satisfaciendo también la exigencia patriótica de iniciar en muy breve tiempo las obras;tan breve en verdad, que en el momento de someterse á vuestra consideración el presente dictámen, se hallan inaugurados yá los trabajos de tres importantes ferrocarriles.

Los fondos de que dispone el Estado, invertidos directamente en la construcción de vías férreas, habrían alcanzado tan sólo para servir á las necesidades de muy limitada extensión territorial; y si bien habría quedado la nación dueña de las líneas construidas, cuyo valor podría prestarse para ulteriores combinaciones, más grato era para el país entero y más provechoso para las industrias bolivianas el unir lo más pronto posible, un número mayor de centros productivos, unos y otros entre sí, y los unos con los otros con los mares, facilitando de tal suerte la salida y el intercambio de cantidad mucho más considerable de productos. Todo esto, sin que desaparezca la espectativa de nuevas combinaciones financieras, ya que, como queda dicho, las £ 2.500,000 se conservarán íntegras al término de los compromisos estipulados.

Para eso era necesario buscar una entidad digna de asociarse á tan importante propósito. El contrato que examinamos es la expresión de ese resultado, en que, armonizándose los intereses nacionales con los de muy respetables banqueros norteamericanos, se llegará á cruzar por líneas férreas una vasta extensión de la república, sin perderse el indicado fondo perteneciente al Estado.

El medio adoptado en el contrato, es el de emisiones sucesivas de bonos con el interés de 5% anual. Se dá la preferencia á los llamados de «primera hipoteca» y quedan los llamados de «segunda hipoteca», á las resultas del fondo que haya disponible para el servicio de intereses.

El fondo principalmente destinado á cubrir el interés de los bonos, es el producto de los mismos ferrocarriles. Servirán como garantía para el pago de intereses en los plazos correspondientes, y se destinarán por tanto á ese pago en el único caso de ser para el efecto insuficiente el mencionado fondo:

1º —£ 5,000 mensuales que entregará el gobierno de Bolivia durante 20 años, salvo que antes de esa fecha alcance para el servicio el producto de los ferrocarriles;

2º —£ 50,000 anuales correspondientes á las garantías estipuladas con el gobierno de Chile en el tratado de paz y amistad, de 24 de octubre de 1904.

Los banqueros se hallan encargados de la emisión de todos los bonos, También les está encomendada la adquisición de los de segunda hipoteca para el gobierno de Bolivia con los fondos pertenecientes á éste que se hallan depositados en su poder y los que se depositarán más tarde hasta completar la suma de £ 2.500,000. La emisión será de £ 1.500,000 anuales máximum, hasta completar la suma de L. 3.750,000, valor que debe emitirse en bonos de primera hipoteca. La emisión de bonos de segunda hipoteca será de L 2 500,000. Los primeros se considerarán en la indicada suma de L. 3.750.000 para el pago de intereses, pero quedarán reducidos á L. 3.000,000 efectivas. Resulta por tanto, como fondo destinado á la construcción de ferrocarriles la cantidad neta de L. 5.500,000.

Son seis los ferrocarriles cuya construcción se halla pactada, á saber:

De Oruro á Viacha con ramal al río Desaguadero para empalmar con la línea férrea de Arica;

De Oruro á Cochabamba;

De Oruro á Potosí;

De Potosí á Tupiza por Caiza y Cotagaita;

De Uyuni á Potosí;

De La Paz á Puerto Pando.

Debe advertirse que, del fondo de L. 5.000,000, solo se asignan L. 1.200,000 para el último de los mencionados ferrocarriles.

El 23 de mayo último, el gobierno depositó en manos de los banqueros	£.	2.150,000
El 1º de junio quedó depositada la suma de............	"	50,000
El 20 de septiembre hará el gobierno otra entrega de........ precedente del saldo de la indemnización de Chile acordada en el tratado de paz.	"	150,000
A esa suma se agregará el producto de intereses sobre esas cantidades, que quedarán capitalizados al 31 de diciembre; es decir 3½ % s/ números 4870500........	"	47,352
La diferencia de......	"	82,648
que completará la suma de..........	£	2.480,000

será formada 1° por las cantidades que es el curso del presente año se irán entregando, precedentes de los impuestos sobre la coca y el alcohol en el límite señalado por la ley de 27 de diciembre de 1905 y 2° por los intereses sobre esas mismas entregas parciales, liquidados al 31 de diciembre próximo.

El mismo interés de 3½ % continuarán devengando las sumas que queden en poder de los banqueros como resultado de la emisión de bonos, después de invertir lo necesario para la construcción de las obras. La inversión se efecturá en la proporción siguiente: por cada L. 55.000 gastadas se tomará el valor de L. 62.500 en bonos de las cuales L, 32,500 (ó sean L. 30.000 efectivas) corresponderán á los bonos de primera hipoteca y L. 25,000 á los bonos de segunda. En cuanto á la diferencia entre el 5 % que reconoce el gobierno de Bolivia sobre el total de los bonos de primera hipoteca y el 3½ % que reconocen los banqueros sobre lo que reste de los mismos bonos después de invertido lo necesario para el trabajo de ferrocarriles, será cubierta, según el contrato, por la empresa, aplicándola á costo de construcción.

Correrá pues á cargo del estado el el 5 % de intereses tan solo sobre el monto de lo qus efectivamente se vaya invirtiendo en ferrocarriles, procedente de bonos de primera hipoteca; es decir sobre el 6 por ciento de las L. 62,500 que por cada L. 55,000 gastadas se destinen á la inmediata inversión.

El servicio de intereses representará el Debe del gobierno de Bolivia en la liquidación final. La fijación tanto de esa suma cuanto de las que habrá que consignarse á su Haber, dependerá, en primer lugar, de las fechas en que se inviertan en la construcción de ferrocarriles los fondos resultantes de la emisión de bonos, y en segundo lugar, del producto de los ferrocarriles, el cual se halla subordinado á su vez, al movimiento comercial y al desarrollo industrial.

Formaremos la primera partida, buscando equitativamente el promedio de gastos, en el entendido de que los ferrocarriles deben construirse en el término de diez años. Sobre esta base resulta que cada año se invertirá como promedio L.250,000 pertenecientes al estado y L. 375,000 (ó sean L. 300,000 efectivas) correspondiente á los bonos de primera hipoteca, quedando el saldo, emitido ó no emitido, del fondo, correspondiente á los de segunda hipoteca ganando intereses á razón de 3½ % anual. capitalizado semestralmente,

Esta manera de calcular no nos dará un resultado absolutamente exacto, pero será el más aproximado de cuantos en este orden puedan hacerse, ya que no es dable determinar las fechas justas de las inversiones. Habrá semestres en que la construcción imponga mayor desembolso que en otros. Compesándose pues, excesos y deficiencias, resultará el promedio qne, sobre la indicada base, vamos á señalar.

Además, aunque solo está obligado el gobierno á empozar hasta el 15 de enero próximo L. 2.400,000, el mensaje especial que acompaña al contrato nos informa que el monto de la entrega alcanzará en esa fecha á L. 2.480,000, capital formado con los recursos que antes hemos indicado. Quedará para completar el capital destinado á la adquisición de bonos de segunda hipoteca, un saldo de L. 20,000, fondo que se obtendrá por el exceso de ingresos provenientes de los impuestos sobre la coca y el alcohol. En efecto, como debe entregarse á los banqueros para garantizar el interés de los bonos de primera hipoteca L. 5,000 mensuales ó sean L. 60,000 anuales de esa renta y puede contarse con L. 66,000 de ella, sin destinar más de los Bs. 500,000 del impuesto de alcoholes que determina la ley, resulta un sobrante de L. 6,000 anuales que, acumuladas en poco más de tres años, facilitarán el empoce de dicho saldo de L. 20,000.

En tal sentido el Debe del gobierno por intereses sobre los bonos de primera hipoteca será como eigue:

	Intereses. 5% s/	£
1or. año	375,000	18,750
2o	750,000	37,500
3o	1.125,000	56,250
4o	1.500,000	75,000
5o	1.876,000	93,750
6o	2.250,000	112,500
7o	2.925,000	131,250
8o	3.000,000	150,000
9o	3.875,000	168,750
10o	3.750,000	187,500
		1.031,250

Es para garantizar esta sumna que se entregarán L. 5,000 mensuales. El fondo que no sea necesario tomar de esas entregas, también ganará intereses 3½ % anual con capitalización semestral. Queda el gobierno facultado para continuar efectuando ó no esas entregas, si el producto líquido de los ferrocarriles alcanza para cubrir el servicio de intereses. En caso de seguir empozando esas sumas eso representará triplemente un ahorro fiscal muy reproductivo y provechoso.

Dividiendo el perido en 20 semestres, á finar de capitalizar semestralmente los intereses, el Haber del estado resultará en esta forma:

El 1er. semetre.—1¾ 0/0 s/L. 2.355 000 es decir L. 2 480,000 menos L. 125,000 gastadas en el semestre (despreciando fracciones de libra)...	£	41,212
2° semestre.—El mismo interés s/L. 2.271.812 (L. 2.355,000 menos 125,00 más 41,212) ...	"	38,746
3er. semestre.—El mismo s/L. 2.185,558 (2.271,812 menos 125,000, más 38,746)...	"	38,247
4° semestre.—Interés s/ 2.098,805 (2.185,558 menos 125,000, más 38,247)................	"	36,729
5° semestre.—Int. s/ 2.010,534 (2.098,805, menos 125,000 más 36,729................	"	35,184
6° semestre.—In. s/L. 1.920.718 (2.010,534 menos L. 125,000, más 35,184................	"	33,612
7° semestre.—Int. s/L. 1 829.330 (deduciendo y capitalizando en la misma forma que en anteriores............	"	32,013
		255,743

semestre.	Intereses s/	£
		255,743
8o	1.738,849	30,886
9o	1.641,729	28,723
10o	1.545,152	27,045
11o	1.447,497	25,331
12o	1.347,828	23,587
13o	1.256,415	21,987
14o	1.163,402	20,180
15o	1.048,567	18,355
16o	933,487	16,483
17o	833,120	14,585
18o	729,605	12,653
19o	610,658	10,687
20o	498,845	8,686
		514,431

Tenemos pues el haber del estado en la cuenta de intereses sobre fondos correspondientes á bonos de segunda hipoteca, L. 514, 434.

Debe además considerarse, deciamos, el producto líquido de la explotación de ferrocarriles.

El sistema íntegro trazado en el contrato tiene que concluir su construcción en el espacio de diez años pero debemos abrigar la certidumbre de que en el término de dos años ó antes habráse inaugurado el ferrocarril de Oruro á Viacha y en el de cinco estarán entregados al tráfico público el de Oruro á Cochabamba y el de Oruro á Potosí. En esa época, es decir á la mitad del periodo calculado, estará muy avanzada la construcción de varias otras lineas y su explotacion habria comenzado á producir grandes ó pequeñas utilídades. Sin dejarnos alucinar por cálculos demasiado optimistas estimamos prudentemente que el primero de los mencionados ferrocarriles producirán como promedio durante los primeros años de explotación únicamente lo necesario para sostener sus gastos y en los seis siguientes un 50 0/0 menos de lo calculado por el ingeniero señor Sisson.

En la línea mencionada, fuera de los productos de las zonas cuyo comercio favorece directamente, debe tomarse en consideración el tráfico que se efectuará por la línea de Oruro al sur, como Challapata, Pazña Popó y toda la región minera próxima, el cuál se dirigirá hacia Viacha y además el de las líneas Oruro Cochabamba y Orxro Potosí. Una parte importante de la caiga de esas líneas irá por Viacha hacta Arica aprovechando de la más cora distancia y la consiguiente diferencia y fvorable en los fletes, entre esa vía y la de Antofagasta. Hacemos esa rebaja el 50 0/0 por cuanto en los años anteriores á la conclusión del ferrocarril de Arica y de los de Oruro á Cochabamba y Potosí, el tráfico sérá relativamente reducido. Aumentará él á medida que vaya conexionando sus estremos con las líneas que penetren hasta el interior de la república por un lado y por otra con la que viene del Pacífico.

De todas las líneas comprendidas en el contrato es sin duda esta la que tendrá tráfico mayor y rendirá mayores utilidades. Todo el comercio del interior de Bolivia hacia Arica tendrá que servirse de ella. Fuera de los minerales de Oruro y regiones adyacentes, que le darán sus abundantes productos, le trasmitirán su carga los ferrocarriles de Cochabamba y de Potosí. Tendrá la llave de la explotación por el norte y su enorme tráfico subirá á medida que se desarrollen las industrias de una enorme parte de la nación. El citado ingeniero cuyos estudios han sido posteriormente comprobados por otros de toda competencia. atribuye á esa línea una utilidad bruta de L. 686,944 de la cual deduce un 5 0/0 por gastos de explotación, quedando la utilidad líquida en L. 343,347. Deduciándo de nuestra parte un 50 0/0 de lo que resta, obtendremos como resultado una utilidad líquida annal de L. 171673

Con respecto al ferrocarril de Oruro á Cochabamba seguiremos cálculo semejante, reduciéndo en un 40 0/0 lo calculado por Sisson. Debemos considerar que ese tráfico no comprenderá únicamente los productos de los fertiles

valles de este último departamento, sinó tó el comercio del Beni. Fuera de la riqueza agrícola y pecuaria de las zonas cochabambinas y benianas, hay tambien las minas de plata y estaño que no escasean en algunas provincias de ese rico departamento, así como los depósitos de carbón de mármoles y de otros productos que pueden explotarse en la región oriental. Los productos gomeros del río Beni saldrán por esa vía y la industria naciente de ese mismo artículo en el distrito del Chimoré alimentará el tráfico en escala no insignificante. Calculemos la utilidad líquida de esa línea en L. 55,620 anuales.

Observando igual procedimiento, calculemos el producto líquido de la línea Oruro Potosí en L. 152,052 al año. Será está sin duda una de las líneas de considerable tráfico por la enorme producción de minerales en las zonas que habrá de atravesar. Fuera de las minas de Potosí, alimentarán ese ferrocarril las de Huanuni, Vilacollo, Morococala, Challapata, Uncia, Llallagua, Negro Pabellón y otras; además las minas de plata que como las de Colquechaca y Aullagas revivirán por las facilidades que la vía férrea misma les ofrezca para la exportación de productos.

Si hemos pues de atenernos á los estudios hechos mediante observación personal por un ingeniero competente, los cuales no se hallan refutados por persona alguna, esas líneas obtendrán copiosas utilidades.

Haciendo las rebajas que tenemos indicadas sobre las cifras que anotan los estudios de ese ingeniero, tenemos los siguientes resultados:

Utilidad líquida del ferrocarril Oruro Viacha en 6 años á L. 171,673 c/u	£ 1.030,038
Id id del ferrocarril Oruro Potosí en 4 años (uno sin utilidad) á L 152,052 c/u	" 608, 208
Id id Oruro Cochabamba uno sin utilidad L 55,920 c/u	" 223, 680
	L 1.861,926

Nos corresponde aguegar, como elemento de contrapeso á las obligaciones fiscales, á libertar al estado de su concurrencia en el pago de sus intereses que garantiza, el producto de las líneas férreas en construcción. A medida que avancen los ferrocarriles hacia su término, podrán entregarse al tráfico por secciones, y los productos de las zonas que atraviesen encontrarán sin duda grandes facilidades para colocarse en propicio mercado y rendirán importante beneficio á la explotación.

Nos abstenemos sin embargo de dar el resultado de ese movimiento industrial sobre las líneas aun no entregadas al tráfico público una expresión numérica, que, por otra parte, sería difícil de formular.

La comparación entre los intereses activos y pasivos, quedará pues formada así;

Servicio de intereses sobre lo invertido en ferrocarriles, correspondiente á bonos de primera hipoteca	L. 1.031,250
Menos intereses sobre las sumas restantes de bonos de segunda hipoteca después de invertido lo que les corresponde en construcción de ferrocarriles	514,431.
	516,189

Esta diferencia de L. 516,819 pesaría sobre el estado en el caso de no producir utilidad alguna los ferrocarriles. En tan desgraciada mas no presumible emergencia, esa suma tendría que se cubierta con las entregas de L. 5.000 mensuales que sirven á la garantía. Pero como estudios científicos de carácter oficial, determinan la probable producción, nos atenemos á ellos, deduciendo de su monto un 50 por ciento para colocarnos sobre base inferior de cálculo, que ofrezca más seguros resultados. De las observaciones expuestas sobre esa base, obtenemos un producto líquido de L. 1.861,926 en los diez años. Esas utilidades según los cálculos ya anotados, resultarían por años como sigue:

1er. año	
2o. "	
3o. "	
4o. "	
5o. "	L. 171,673
6o. "	" 171,673
7o. "	" 379,645
8o. "	" 379,645
9o. "	" 379,645
10. "	" 379,645
	L 1.861,926

Como se ve, las obligaciones del estado solo tendrán que hacerse efectivas en los cuatro primeros años, en que concurrirán sus fondos con la utilidad. En el quinto año del contrato, el monto de los intereses sobre bonos de primera hipoteca, que será de L. 93,750 estará ampliamente cubierto por la utilidad que presuponemos. Igualmente cubiertos serán l os correspondientes á los años posteriores.

Resulta en resumen que el estado solo tendrá que pagar intereses durante 4 años, los quealcanzarán á L 112,500.

A fin de satisfacer á quienes considerasen subidos nuestros cálculos sobre la utilidad de los ferrocarriles, permítasenos alterar nuestra hipótesis y reducir dicha utilidad en un 50 o/o. En los 4 primeros años la utilidad sería siempre nula; en el 5°. y 6°. sería de L. 85,837 cada uno y en los 4 siguientes de L. 189,822, anuales.

En tal caso pesarían sobre el fisco intereses como siguen:

1er, año		L 18.750
2° "		" 37,500
3° "		" 56,250
4° "		" 75.000
5° "	93,750 menos 85,837	" 7.913
6° "	112,500 " 85,837	" 26.663

El 7° año y siguientes se cubrirían totalmente los intereses con toda utilidad.

Resultado gravamen para el fisco, de L. 222,076, diferencia que á su vez, sería cubierta con las L. 514,431 de los intereses sobre nuestro capital depositado en manos de los banqueros quedando un saldo á favor nuestro, de L. 292,355.

Iríamos en esta forma reduciéndo la suma calculada como utilidad de los ferrocarriles, hasta llegar al extremo de que ella sea totalmente nula, en cuyo caso, como hemos demostrado, perdería el fisco L. 516,819 que se cubrirían con el monto de las mensualidades afectas á la garantía. Quédanos manifestar que, para que los intereses sobre nuestro depósito destinado á bonos se compensen con la diferencia que debe cubrir el estado entre los intereses de los de primera hipoteca y la utilidad de los ferrocarriles, sería preciso que el promedio anual de dicha utilidad en los diez primeros años fuese de L. 51,682 anales. Solamente siendo infnferior ese promedio tendría que invertirse parte de las mensualidades de L. 5,000 á que nos hemos referido.

Omitimos entrar en cálculos respecto á los segundos diez años del contrato, puesto que consideramos que habrán por lo menos de balancearse el fondo que tenemos que pagar en forma de intereses de los bonos de primera hipoteca y el que resulte de los beneficios líquidos de los ferrocarriles.

La apreciación que hacemos de la utilidad probable de los ferrocarriles cuya construcción se terminará en el primer periodo, nos permite sin embargo formar concepto más favorable sobre las utilidades de todas las líneas en los años siguientes: Apesar de lo imposible que es dar resultados aritméticos sobre fenómenos futuros, podemos por lo menos con los datos de que dispone el país, abrigar la certidumbre de que las líneas producirán más del 5 por ciento sobre el capital que se invierta, quedándonos por lo mismo la tranquilidad de saber que, no solo conservaremos íntegro el fondo de L. 2.500,000 que aportamos, sino también las L. 5,000 mensuales, que eventualmente nos toca entregar.

Si prestamos fe á los estudios técnicos á que hemos hecho referencia ó nos atenemos á los resultados de las dos líneas con que cuenta nuestro comercio, debemos esperar que la utilidad total de los ferrocarriles pasará del 7 por ciento S/. L. 3.750,000 ó sea de L. 262,500 anuales; es decir que el estado comenzará á participar de las utilidades, pes en tal caso se servirá intereses á los bonos de segunda hipoteca.

Para que este hecho se realice, esto es, para que los bonos de segunda hipoteca ganen intereses, solo se necesita que la utilidad líquida de los ferrocarriles pase del 4.77 por ciento sobre el capital invertido. La cifra señalada arriba (L. 262,500) representa pues eso 3.77 por ciento sobre L. 5.500,000 que es el monto del capital.

Es de advertir que no hemos consignado como recurso á favor del estado, los fondos procedentes de la garantía del gobierno de Chile ni los intereses de las L. 5,000 mensuales que debe empozar en manos de los banqueros el gobierno de Bolivia. Si esas mensualidades se entregan aun en el caso de producir los ferrocarriles lo suficiente para el servicio de los bonos de primera hipoteca, se aumentarán considerablemente por razón de los intereses capitalizados. Igual cosa ocurrirá con el fondo proveniente de las garantías del gobierno de Chile, si este paga las L. 50,000 anuales.

—

A fin de que mejor se aprecie las condiciones del contrato, debémos anotar la circunstancia de que, antes de la celebración de él, solo podía contar el país con cantidad bien inferior á la que, por razón del contrato mismo tiene disponible para concurrir á su desarrollo. El producto de intereses sobre la cantidad indemnizada por el Brasil y por Chile, se aplicaba á estudios de ferrocarriles. Cierta cantidad de los devengados habíanse ya invertido en tal objeto y han sido indemnizados por los banqueros contratantes. Esa cantidad reembolsada de L. 50,000 produce intereses, y estos mismos se capitalizarán al 31 de diciembre, para rendir intereses á su vez. Concurrirán á engrosar la cifra destinada á la ejecución del contrato las cantidades provenientes de los impuestos sobre el alcohol y la coca, que van entregándose parcialmente y los intereses sobre esas mismas sumas que se entregan.

Acrecientan finalmente el fondo que constituye el capital del estado en la combinación, los intereses sobre las L. 2.150,000 depositados en manos de los banqueros y los que ganarán las L. 150,000 que serán entregadas el 20 de setiembre próximo por pago de Chile correspondiente á la segunda armada de indemnización.

—

Imposible nos sería abarcar en este breve estudio el examen de las ventajas de un contrato de tanta magnitud. No podríamos reducir á cifras la suma de prosperidad económica y de bienestar industrial que habrá de ofrecer á nuestro suelo, lleno de inmovibles riquezas, el más provechoso de cuantos elementos materiales pueden ponerse al servicio del comercio.

—

Muy grave error sufriríamos, por otra parte, al creer que los ferrocarriles solo deben contemplarse desde el punto de vista de su importancia comercial é industrial. Al desempeñar el rol que legitimamente se les asigna en este orden, llenan también una misión de otra índole. dando fuerza, vigor y poderío á las regiones que vinculan, robusteciendo las simpatías recíprocas de los pueblos, preparando la unión y la concordia y tornando en amor sincero los inexplicables desafectos que suelen nacer exclusivamente por la disgregación material.

Y si son tan conocidas esas ventajas, si es indudable que los ferrocarriles dan cohesión y fuerza á los pueblos, corrección, unidad y armonía á la administración pública, y á los habitantes todos, una suma efectiva de bienestar y de ventura ¿á qué diferir su establecimiento, cuando tenemos en la mano los elementos necesarios para hacer efectiva esa unánime aspiración? ¿Sería acaso preferible aguardar que trascurran los tiempos, alimentándonos entre tanto con la esperanza placentera de que en mejores días vendrá el ideal á realizarse en condiciones más gratas á la aspiración general?

El postergar un solo día la realización de una obra provechosa, importa defraudar una suma de felicidad.

No creemos pues que, en lugar del contrato, cuya aprobación recomendamos, deba optarse por la inacción y mantener entre tanto un crecido capital depositado á intereses, los cuales se invertirán íntegramente, en el mejor de los casos, como hasta ahora, en estudios de los probables ferrocarriles del porvenir. Y preguntamos si la influencia industrial de un año solo, ejercida por los ferrocarriles, no compensaría cualesquiera mejoras imaginarias que podrían introducirse por una nueva hipotética combinación.

—

No obstante el júbilo con que todos los bolivianos vemos iniciarse la construcción de un vasto sistema de ferrocarriles, cuyos beneficios de orden económico, político, social y administrativo ningún esfuerzo literario sería suficiente á describir, debemos declarar que aun después de ejecutado el plan en toda su amplitud, no habremos realizado sino una parte de la labor que reclaman las necesidades de nuestro grande y rico territorio. Quedarán por unirse á la red algunas poblaciones de importancia y los ferrocarriles mismos, al derramar sus beneficios, crearán nuevas necesidades, que impondrán otras vías de comunicación.

Y á medida que crezca, el país en recursos, en producción, en riquezas, en prosperidad, despertaránse nuevas y muy legítimas aspiraciones, que harán indispensables otros esfuerzos y otras múltiples combinaciones financieras.

Las líneas de hierro señaladas en el contrato determinan sin duda la apertura de un nuevo é importante periodo industrial y al satisfacer positivamente necesidades imperiosas del presente, abren al espíritu las más brillantes perspectivas para no muy remoto porvenir. Mas, para una superficie de millón y medio de kilómetros cuadrados, donde las poblaciones se hallan separados unas de otras por altas montañas y por ríos torrentosos, donde las distancias son enormes desde los centros productivos hasta los mares, resulta que, aun después de construidos los seis ferrocarriles á que se refiere el contrato y concluidos ademas los que determina en segundo orden la ley de 27 de setiembre de 1905, ó sean el de Potosí á Sucre y Sauces y el de Cochabamba á Santa Cruz por el Chimoré; aún después de ligada la ciudad de La Paz con el puerto de Arica y la de Santa Cruz con el río Paraguay; salvadas las cachuelas horripilantes de los ríos amazónicos por el ferrocarril Madera Mamoré; las vías asi abiertas al comercio, multiplicarán por elevada cifra la riqueza nacional, pero no dejarán satisfecha toda la ambición patriótica del pueblo boliviano.

Mirando sin embargo con espíritu sereno el bien que podemos realizar, no abandonemos el terreno de lo inmediatamente factible y no se aparte de nuestra lógica la apreciación cabal de los medios de que nos es dable disponer. Después de analizar esos recursos, como acaba de hacerlo vuestra comisión, pasa á mencionar rápidamente los que quedarán disponibles una vez realizado el programa que comprende el contrato.

Nos abstemos por cierto de incluir en este breve inventario los recursos de que el estado seguirá disponiendo para su vida normal y que irán acrescentándose á medida que se remuevan por los elementos modernos las riquezas conocidas, presumidas ó ignoradas, pero inertes y, que harán de nuestro territorio uno de los más ricos de nuestro planeta.

Tenemos como valor á la vista, el ferrocarril de Guaqui que, enajenándosele, podrá rendir un fondo de importancia que sirva de base á la construcción del ferrocarril de Potosí á Sucre, conforme al proyecto sometido por el poder ejecutivo ante el H. senado.

Dentro de veinte años más ó menos, es decir quince años después de terminada la construcción del ferrocarril de Arica á La Paz será de nuestra propiedad la sección boliviana de esa línea. ¿No valdrá aquella obra mucho más de lo que habrá de costar, sí en los quince años de movimiento por zonas productivas habrá creado nuevas industrias ó despertado otras adormecidas por la ausencia total de elementos de comercio ó agobiadas al peso de los enormes fletes de vehículos primitivos?

Cinco años más tarde, dentro de veinticinco años á contar de hoy tendremos devuelto el capital de L. 2.5000,000 base de la combinación que estudiamos.

En el curso del tiempo en que se desarrolle el contrato, contaremos con L. 900,000 de la garantía del gobierno de Chile, que no habrán de consumirse, sinó que por el contrario se acrescentarán enormemente por el servicio del interés compuesto.

Tambien podremos durante ese tiempo acumular las L. 5 000 mensuales de los impuestos sobre la coca y el alcohol. Entregadas esas cantidades, no llegarán á aplicarse á servir los intereses de los bonos, por cuanto bastarán á ese fin según tenemos comprobado, los fondos correspondientes á los intereses de las sumas depositadas en poder de los banqueros para la adquisición de bonos de segunda hipoteca.

La acumulación de esas mensualidades, con la correspondiente capitalización semestral de los intereses que devengan, al 3 y medio por ciento anual, en 20 años, producirá un fondo de L. 1.717.023.

El capital del estado, será remunerado también; es decir, alcanzarán á percibir intereses, como decíamos antes, los bonos de segunda hipoteca.— Y si esos intereses son acumulados con prudencia, rendirán intereses á su vez, llegando á multiplicarse así, en plazo más ó menos corto y á alcanzar enormes proporciones.

Agreguémos á esos recursos las L. 200 000, que los banqueros se comprometen á devolver dentro de treinta años, como indemnización de los interes sobre bonos de primera hipoteca servidos por el estado.

Debe notarse que, si exceptuamos el valor del ferrocarril de Guaqui y el de Arica, todos los demás fondos enumerados, tendrán origen en el contrato que examinamos.

Esta enumeración de los recursos de que podrá disponer el estado, nada tiene de fantástico. Resulta del fiel análisis de nuestra situación presente.

Nos permitimos por tanto estimar en más de bolivianos 50,000,000 el capital con que podrá el estado contar en el plazo de 25 años, siendo de advertir que muchos de esos fondos podrán ingresar antes al tesoro y todos podrán descontarse al cabo de cierto término, si se considera urgente realizar determinadas obras públicas.

Las cláusulas relativas á liberación de derechos de aduana, excención de servicios militares, privilegio de zona, expropiaciones por causa de utilidad pública, adjudicación de terrenos, no se prestan á ámplios razonamientos, como tampoco las relativas á tarifas de carga y pasajeros. ni á penalidad por infracción, ni á la salvedad de casos fortuitos que impidan la ejecución del contrato. Todas estas cláusulas, han sido debidamente estudiadas por la comisión, la cual, os propone aprobarlas, siendo unas necesarias al desarrollo del contrato é importando otras, legítimas compesaciones.

No corresponde á' la índole del presente escrito examinar los prejuicios que se arraigan en algunos pueblos del emisferio meridional atribuyendo á los capitalistas norteamericanos, cierta tendencia á abusar del enorme poderío de su patria para eludir el cumplimiento de sus compromisos, colocando así infracciones y sofismas al amparo de la fuerza.

Conviene distinguir las entidades con las que es preferible entrar en negocios de importancia y elegir las que por su responsabilidad y antecedentes, ofrezcan las más sólidas garantías.

En el caso concreto, los banqueros, con quienes ha celebrado el poder ejecutivo de Bolivia, un contrato ferrocarriles son:

El National City Bank el más grande y poderoso de los Estados Unidos de Norte América. Tiene un capital pagado de Ps. 25.000,000 (L. 5 000,000) un fondo de reserva ordinaria de $. 20.000,000 (L. 4.000,000). Sus depósitos pasan actualmente de $. 140 000.000 (L. 28.000,000) La totalidad de los recursos de que puede disponer, exeden de $. 243.000,000 (Libras 48.600,000).

El gobierno de los Estados Unidos, le dispensa la mayor confianza y en virtud de leyes expresas, esa nación lo constituye depositario de fondos fiscales.

El directorio del National City Bank, representa los intereses comerciales y bancarios más importantes de los Estados Unidos.

Los señores Speyer y compañía, son banqueros de firma conocida y acreditada en todo el mundo financiero. Sus negocios se extienden á diversas naciones, siendo vinculados con casas europeas de la más alta respetabilidad.

Esta importante firma ha dado yá muestras de su corrección y de la puntualidad con que llena sus compromisos. Hé aquí las negociaciones que, entre otras de gran importancia, han llevado á cabo en los últimos tiempos los señores Speyer y compañía:

Tomáron íntegramente la emisión de bonos hecha por la república [de Cuba de 35,000,000 de dollars *L*]. 7.000,000.

Tomaron la emisión lotal de bonos hecha por lá república de Méjico de 40.000,000 de dollars (*L.* hocho millones).

Realizarón la transferencia al gobierno de Méjico de todos los ferrocarriles de propiedad particular de esa república para establecer en élla el sistema de ferrocarriles nacionales.

Acaban de recibir del gobierno Norte Americano, la concesión para construir los ferrocarriles de Filipinas.

Y encabezando un sindicato constituido con 70.000,000 de dollars [*L.* 14.000,000) de capital, han reorganizado últimamente el "Central Pacífico Railway".

Conocidos pues los antecedentes y la capacidad financiera de las entidades con que acaba de cantratar el gobierno de Bolivia, debemos considerar de la mayor solidéz la operación á que se refiere el presente dictámen.

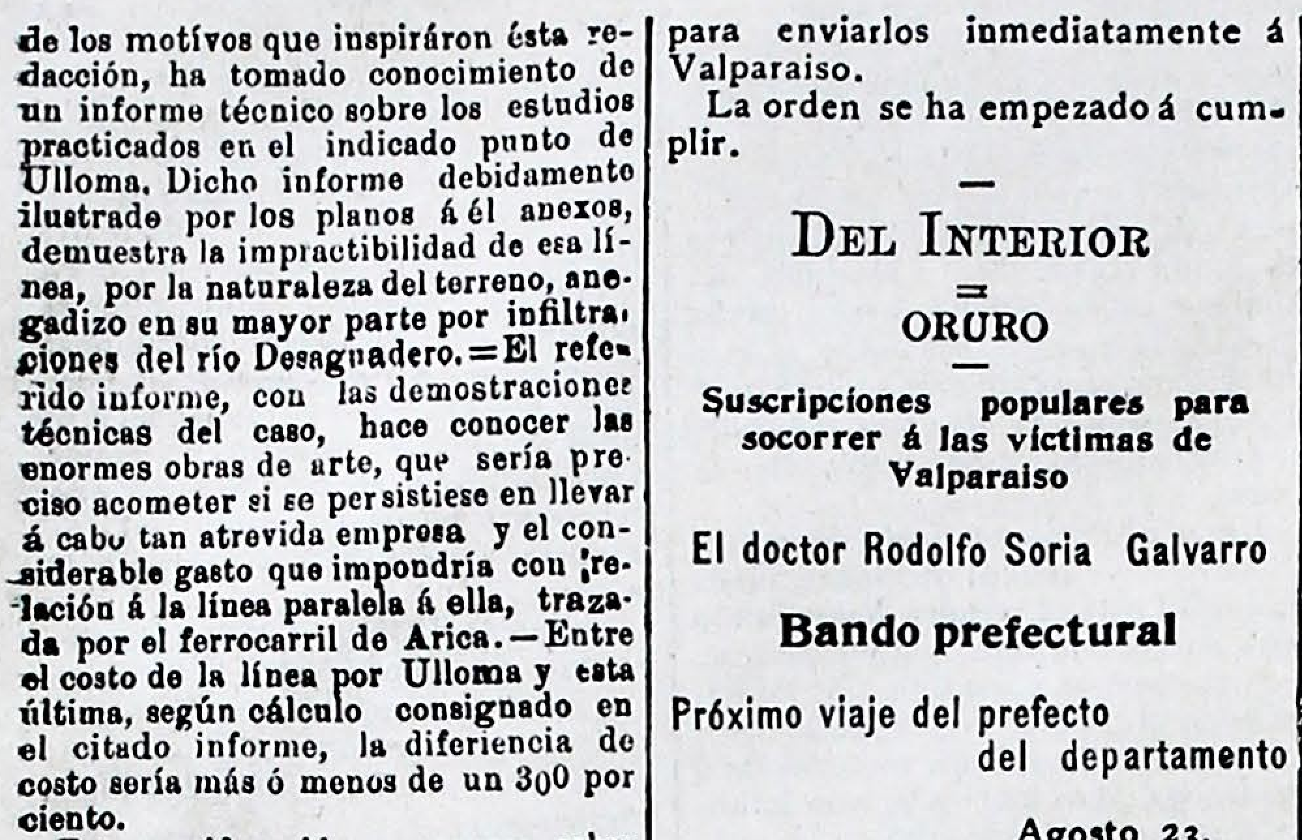
Abandonemos pues el negro pesimismo, confiemos en la corrección y honorabilidad de banqueros de inmenso capital y bién merecido renombre y tengamos fé en la justicia y providad del alto tribunal llamado, en virtud de estipulación expresa, á derimir en la Capital de Holanda cualesquiera posibles divergencias.

—

Vuestra comisión, debe manifestaros al concluir el presente dictamen, haber observado entre lo dispuesto por el artículo 1° de la ley de 27 de diciembre de 1,905 y el inciso A de la cláusula 3 del contrato, cierta diferencia, que si bién no afecta á los móviles que determináron el sancionamiento de la ley necesitaba una plausible explicación. En efecto, al enumerar las líneas ferreas autorizadas, la ley señala en primer término, la de Oruro á la márgen izquierda del río Desaguadero, frente á Ulloma, donde se empalmará á la línea Arica-La Paz. El contrato, entretanto dice:—"De Oruro á Viacha, con ramal al río Desaguadero para empalmar con la línea férrea de Arica".

En la ley se designa de modo concreto el punto de eupalme (Ulloma), mientras que en el contrato, se indica de modo abstracto "al río Desaguadero".

La comisión procurando enterarse



de los motivos que inspiráron ésta redacción, ha tomado conocimiento de un informe técnico sobre los estudios practicados en el indicado punto de Ulloma. Dicho informe debidamente ilustrado por los planos á él anexos, demuestra la impractibilidad de esa línea, por la naturaleza del terreno, anegadizo en su mayor parte por infiltraciones del río Desaguadero.=El referido informe, con las demostraciones técnicas del caso, hace conocer las enormes obras de arte, que sería preciso acometer si se persistiese en llevar á cabo tan atrevida empresa y el considerable gasto que impondría con relación á la línea paralela á ella, trazada por el ferrocarril de Arica.—Entre el costo de la línea por Ulloma y esta última, según cálculo consignado en el citado informe, la diferencia de costo sería más ó menos de un 300 por ciento.

Esta consideración que reposa sobre base científica, indujo al poder ejecutivo, á librar á la empresa constructora, la elección del punto adecuado de empalme, que armonice los intereses del comercio con las facilidades de construcción.

Examinados así por vuestra comisión de Hacienda é Industria, todos los aspectos del contrato que se relacionan con la naturaleza de sus atribuciones, os propone el siguiente:

Proyecto de ley

El H. Congreso Nacional

Decreta:

Artículo único.—Apruébase el contrato celebrado el 22 de Mayo último por el Poder Ejecutivo con el National City Bank y los señores Speyer y compañía de Nueva-York; para la construcción y explotación de ferrocarriles en la República.

Sala de la Comisión á 22 de Agosto de 1,906.

Benedicto Goytia
Gerardo Velasco
Enrique Collazos

BOLETIN TELEGRAFICO

(Via galveston)

CHILE

Regreso del Vapor "Toro"

Se ignora el motivo

Valparaiso tranquilizado

Sigue el Temblor en la Calera

Reparación de líneas

Pocos perjuicios en

Concepción y Talcahuano

Otras interesantes noticias

La Serena Comunicacines recibidas anuncian que el buque "Toro" no ha llegado á Coquimbo, para donde traía correspondencia de Valparaiso.

Un vapor alemán que ha llegado á este puerto dice que lo vió salir de Vilos con dirección al sur, ignorándose los motivos de este imprevisto regreso, que ha causado cierta ansiedad, en los pueblos del norte.

Valparaiso, En este puerto reina ya alguna tranquilidad: los bancos han abierto hoy sus oficinas como todos los días ordinarios.

Se sabe que en San Felipe no ha ocurrido ninguna desgracia.

La región de la Calera continúa temblando aun hasta el momento; pero estos temblores no son de consideración.

A las cuatro de la madrugada del día de hoy, ha llegado á la Calera el tren lastrerode Santiago, que después de varios trasbordos continuó viaje hasta Quillota.

Varias compañías de ingenieros siguen activamente reparando las líneas férreas.

Concepción y Talcahuano, han sido poco perjudicados.

Los trenes de la frontera llegan solamente hasta Talca con trasbordo en varios puntos.

Se ha logrado hoy, durante cinco minutos, tener comunicación telegráfica con la Calera y San Felipe, sabiéndose que las casas derrumbadas en Santiago ascienden á doscientas.

La zona que se extiende entre Calera y Ligua cotinúa temblando aún hasta el momento.

En momentos en que la señora Juana Ross, ordenaba que los animales de su hacienda sean puestos á disposición de las autoridades de Valparaiso, el gobierno cablegrafió al intendente de Coquimbo que comprara, todos los víveres posibles para enviarlos inmediatamente á Valparaiso.

La orden se ha empezado á cumplir.

Del Interior

ORURO

Suscripciones populares para socorrer á las víctimas de Valparaiso

El doctor Rodolfo Soria Galvarro

Bando prefectural

Próximo viaje del prefecto del departamento

Agosto 23.

Se ha iniciado en esta ciudad una suscripción popular para socorrer á las víctimas de Valparaiso.

La iniciativa que ha partido de la colonia chilena, ha tenido muy buena acojida en todos los círculos oficiales de esta ciudad y ha sido secundada por distinguidas señoras.

El doctor Rodolfo Soria Galvarro, rector de la universidad, de esta localidad, ha vuelto después de corta ausencia, de los asientos mineros de Pulacayo.

Se ha publicado un bando prefectural, ordenando que los billetes de banco fraccionados, no sean impuestos con timbre.

Se anuncia para el dia domingo 26 de agosto el viaje que efectuará á esa ciudad, el prefecto de este departamento, señor Víctor E. Sanjínes.



—Las localidades de la función teatral del día sábado á beneficio de los damnificados de la vecina república de Chile, han sido totalmente distribuidas entre los círculos oficiales y diplomáticos, en la siguiente forma:

Palcos de primera fila. S. E. el presidente de la república; el vicepresidente, señor Valentín Abecia; el ministro de gobierno y fomento, señor Capriles; el ministro de justicia é instrucción pública, señor Saracho; de relaciones exteriores y culto, señor Pinilla; de hacienda é industria, señor Castillo; de guerra, señor Quinteros; de agricultura, señor Ballivián, y cuatro palcos para los ministros diplomáticos extranjeros.

Los palcos de segunda fila han sido distribuidos entre el prefecto del departamento, el presidente del concejo municipal, los encargados de negocios extranjeros, el estado mayor general y los jefes y oficiales de los distintos cuerpos del ejército.

Los asientos de platea han sido enviados casi en su totalidad á los representantes nacionales de ambas cámaras.

Con este motivo ha sido imposible atender el pedido de localidades que han hecho varias distinguidas familias de nuestra sociedad, las que indudablemente serán invitadas para la siguiente función del domingo.

La demanda de palcos y asientos de platea es inmensa, lo que prueba el espíritu altamente patriótico y humanitario que caracteriza á nuestros círculos sociales.

—Prepara viaje de la quebrada de Luribay, la distinguida señora Constanza Lara v. de Andrade.

—Por la diligencia de esta tarde debe llegar el diputado nacional señor Justo Padilla.

—La señora del señor Moisés Echazú, se encuentra enferma desde hace algunos días.

—El domingo se realizará en el field del Ranger's un interesante match de foot ball en que tomarán parte los miembros del club Unión Ligthin.

—El domingo se dirigirá á Oruro, la señora Carmen de Weisse.

—Mañana cumple años el diputado nacional Serrudo Vargas. Sus numerosos amigos entre los que es muy estimado se preparan para felicitarlo.

—Las localidades del teatro para la función á beneficio de los damnificados en la catástrofe de Chile, no tienen precio, dejándose á la voluntad de los donantes.

—El distinguido médico doctor Ramón Zapata, se halla muy mejorado de salud.

—El señor Angel Ruiz Olmos, está enfermo de alguna gravedad. Ayer le hicieron una operación delicada los señores Stecker y Urquieta.

—El señor Federico Bueno, se halla enfermo desde hace algunos días.

—La compañía Bertrand debutará con los Hugonotes y la zarzuelita Los Baturros.

—El lunes llegará á esta ciudad don Moisés Blacut.

—Volvió de Oruro don Germán Saens.

—Muy mejorado está ya el doctor Abelardo Rodríguez.

—Don Beltrán Mathieu, se halla algo delicado de salud.

—Ayer tarde tocó retreta en el Prado, la banda del 5o., habiendo ejecutado con toda felicidad el dueto y final de Aida.

—Restablecido está ya el señor José María Ortiz.

—El señor ministro Cabral, dió un almuerzo íntimo á sus amistades.

—El señor ministro de Norte América, Mr. Sorsby, ha cambiado de domicilio al hermoso chalet que ocupaba M. von Bruck, ministro alemán.

—Procedente del Brasil, ha llegado el teniente coronel Luis Donato Moreira.

NOTAS PARLAMENTARIAS

SENADO

Orden del Dia

Continua el debate sobre la reforma del artículo 20 de la constitución.

Sr. Berrios, dice que la verdad es más; que esta reforma disolverá el país; que los indios pueden volver á la adoración del sol, que las ideas de reforma sublevarán al socialismo al anarquismo y nihilismo: que las correspondencias del viernes tenían razón: que el programa del general Camacho era político y no doctrinario; confesó que se había retrazado y que no ha llegado todavía á ese punto de civilización; que las evoluciones políticas han llevado á los mismos discípulos de Baptista á los extremos de la reforma: de que había atacado las correspondencias del viernes, pero que ahora reconoce que tenían razón (es tas son las evoluciones políticas) concluyó diciendo que votaría contra la reforma.

Sr. Salmón, demostró la necesidad y la urgencia de la reforma, estableció la libertad de conciencia como la primera de las libertades. La religión dijo es un negocio privado entre el hombre y Dios, nadie puede imponerla á bayonotazos. Estableció las más puras doctrinas de derecho público y sostuvo el informe de la comisión de constitución deplorando que la reforma no hubiera consistido en la total derogatoria del artículo 2°.

Sr. Trigo fundó su voto brevemente sosteniendo que el estado como entidad moral no podía ni debía tener religión y sintiendo también que la reforma no sea más radical.

Se vota. En favor de la reforma votarón los señores Pinilla, Coytia, Salamanca, Carrasco, Collazos, Velasco, Muñoz. Fernández M., Salmón, Gomez, y Trigo Achá.

En contra los señores Berrios y de Arlach.

DIPUTADOS

Orden del día

Calificación de las credenciales de los señores Oliva y Echazú.

Sr. Strio., dá lectura á un memorial del señor Oliva, solicitando se le conceda audiencia para llevar ante la H. cámara la convicción de la legalidad de sus credenciales.

Sr. Aparicio, pone en conocimiento de la cámara igual petición, á nombre del señor Echazú.

En consideración. Apoyada por unanimidad.

Sr. Gamarra, siente el extravío de los documentos y expediente, de la secretaría, organizados con motivo de la elección de diputados por Tarija y hace moción porque la cámara se dispense de su lectura.

Sr. Vergara, se opone á la moción y hace constar que en poder de uno de los pretendientes á la diputación existían sino todos al menos algunos obrados que podrían dar suficiente luz y opta por la lectura de aquellos

Sr. Salguero, ofrece, en su calidad de miembro de la comisión poderes, informar de un modo amplio, equitativo y justo al paso que fiel y circunstanciado sobre todas las dudas de la cámara y asegura haber entregado el proceso de la materia al señor secretario de la comisión de poderes, después de haberse informado.

Sr. presidente.—En consideración la dispensación de la lectura del proceso. Aprobada.

Sr. Campero, cree que no pueda la cámara dispensarse de la lectura del expediente, que era necesario tener á la mano para juzgar con propio criterio.

Sr. Ortiz R., opta por el aplazamiento del debate mientras rehacer el expediente extraviado.

Sr. Suarez, alega porque el debate está cerrado y cree imposible la organización de nuevo proceso, opinando por la suficiencia de las informaciones efrecidas por el señor Salguero.

Sr. Quintela, pide se compruebe el voto producido anteriormente.

Sr. Zamora, opta porque se dé audiencia á los dos pretendientes y concluye opinando porque se dé por cerrado el debate y se vote el informe de la comisión.

Sr. Vergara, pide formule su moción de un modo claro y preciso.

Sr. Zamora, formula en los términos siguientes:

La cámara de diputados se dispensa de la lectura de la materia y oidas las exposiciones de los pretendieutes, se declara cerrado el debate.

Sr. Vergara, pide que precisamente se escuchen las exposiciones de los elegidos. Apoyada.

Sr. Suarez.—El señor Oliva debe exponer primero por ser el solicitante.

Sr. Vergara, hace moción porque se libre á la suerte. Apoyado.

Hecho el sorteo le tocó al señor Oliva, quien manifestó que su elección era correcta y legal.

Sr. Echazú, hizo las acusaciones más graves al prefecto de Tarija y comprobó con un hecho que fué muy sugestivo. Preguntó á su adversario si es cierto que fueron presos todos los jurados incluso el diputado Snarez, por cuatro días; cosa que fué confesada por el señor Oliva, agregando que hubo rebelión, la misma que se demostró no existía. El señor Echazú manifestó que contaba con toda la opinión ilustrada de Tarija y que representaba al verdadero partido liberal concluyendo que su adversario no tenía más voluntad que la autoritaria del prefecto.

Después de un cuarto intermedio, se leyó un mensaje del Ejecutivo pidiendo se apruebe una partida de 40 mil Bs. para reparaciones, mueblaje de los palacios legislativo, de gobierno y otros gastos.

Pedida la dispensación de trámites, fué aprobada.

Sr, Berthin, pidiendo la presencia del señor ministro de hacienda. Apoyado.

Proyecto de ley

Se autoriza al poder ejecutivo disponer de 100,000 francos para los damnificados de Chile, que deberán consignarse en el presupuesto de 1907 si acaso no existen fondos extraordinarios; firman los señores Chacón, Rojas, Vera Carrasco, Castillo, Serrudo Vargas y otros.

Otros diputados presentaron igual proyecto por la suma de 10,000 Bs.

A segunda hora se pasó á sesión reservada.

VARIAS

Suscripción para los damnificados.—Tenemos conocimiento que, la respetable y piadosa Sociedad de Beneficencia, de señoras de esta capital, conmovida por el furioso cataclismo que acaba de acaecer en Valparaiso, Santiago y otras ciudades de Chile, dejando en la más espantosa miseria á millares de personas, y cumpliendo con un deber humanitario y digno misión de tan filautrófica Sociedad, desde el dia de ayer ha iniciado una suscripción popular voluntaria, para lo que de su seno tiene mobrar varia comisiones, de lo más distinguido de nuestra alta sociedad, para la recolección del óbolo con que las gentes de bién se dignen acuotar, para aliviar siquiera con una pequeñez las penurias de nuestros infortunados, vecinos allede el Mapocho. Desde luego sabeemos que el mismo día de ayer ya varias repetables señoras encabezadas por la digna matrona Da. Edelmira Belzu v. de Córdova que contribuyó con Bs. 50. se estan apresurando á llevar su contingente pecuniari para fines tan dignos de un país civilizado y de nobleza. Aplaudimos tan feliz y oportuna iniciativa.

Siempre pondremos á nuestros lectores al cabo del éxito que se haya obtenido y de las personas que vayan acuotandose.

Tesoro Departamental.—El dia de ayer se ha hecho entrega de esta oficina, al nuevo administrador señor Alejandro L. Dun.

Estuvieron presentes en dicho acto, el señor Prefecto del Departamento, el fiscal doctor Viaña, el notario de hacienda, el señor Rodolfo de Dueñas administrador interino y el nombrado recientemente señor Dun; quienes firmaron en el libro respectivo el acta por la que consta la conformidad de las cuentas de dicha oficina.

Cabe hacer constar con tal motivo la laboriocidad y celo con que el señor Rodolfo Dueñas, ha desempeñado el cargo de administrador accidental, por el espacio de cinco meses.

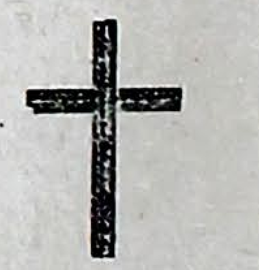
Suscripción para Chile.—Hemos recibido de Uyuni el telegrama que lo publicamos á continuación:

"Diario La Paz."

Ha hecho impresión de profundo dolor la catástrofe de Valparaiso. Ha sido acojido con grande entusiasmo la idea lanzada por los señores Felipe Gomez, José Baldivieso, José María Calvimonte y Ricardo Martínez para levantar una suscripcion á fin de socorrer á los damnificados de la catástrofe chilena. Con igual fin se dará función teatral por juventud, dando conocer idea levantada americanismo.

Oficina de Obras Públicas.—Laudable es el activo empeño con que los empleados de la oficina de obras públicas, administrada por Don Carlos Ballivián, atienden á la inmensa demanda de aguas potables en la región de San Pedro. Con la mayor prontitud se colocan cañerias y pilas.

Los vecinos de la calle Pilcomayo, y de las últimas cuadras Murillo y Mapiri, están de pláceme por que todos ellos gozan de la dulce "Tembladerani".



Invitación religiosa

La esposa, madre y hermanas del que fué Samuel Prialé.

Q. D. D. G.

Ruegan á sus amistades se dignen concurrir al quinario y misas que se celebrarán en sufragio de su alma, en el templo de la Merced, desde el 23 á hs. 9 a. m.

Favor que agradecerán eternamente.